

Bewegers

Lokaal actievoeren tegen een grootschalig project

Jef Peeters

Onze aandacht werd getrokken door een merkwaardige actie op 18 november in het groene Dijleland ten zuiden van Leuven. Bijna 500 mensen, waarvan een goed deel met kruiwagen, stapten die koude zondagnamiddag van Korbeek-Dijle naar Neerijse. Langs het parcours hadden aanwonenden die met de actie sympathiseerden hun kruiwagen aan de voordeur gezet. We wilden wel eens weten hoe je 500 dorpingen met hun kruiwagen op straat krijgt, en namen contact op met het actiecomité 'WACHT e BEKKE'. Het leverde een babbel op met Ugo Magnus en Katrien Bultynck over zandwinning en drinkwatervoorziening, verkeersveiligheid en duurzame ontwikkeling, het NIMBY-gehalte van plaatselijk actievoeren in relatie tot groene politiek. Oikos wil daarmee ook een veel genuanceerder beeld brengen van een plaatselijk actiecomité dan op televisie in 'Recht op antwoord'.

Met kruiwagens betogen, dat moet iets symboliseren. Kan je eens vertellen waarover het gaat?

Ugo: Met kruiwagens wilden we op een ludieke manier het probleem aankaarten van de aantasting van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van onze dorpskernen, wanneer daar binnenkort honderden vrachtwagens met zand doorheen zullen denderen. Dat heeft alles te maken met het L.I.J.N.-project van de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening. Om Vlaams-Brabant in de toekomst van drinkwater te voorzien wil de VMW aan de rand van Neerijse 2 drinkwaterbekkens aanleggen, samen goed voor een oppervlakte van 50 ha en 2.000.000 m³ inhoud. Dat betekent gedurende minstens 20 jaar werken, waaronder het uitgraven en afvoeren van 2 miljoen m³ zand. Dat moet via de gewestweg N 253 Overijse-Leuven (op het Ruimtelijk Structuurplan aangeduid als lokale weg) die dwars door vier dorpskommen gaat: Neerijse en Korbeek-Dijle in de richting Leuven, Loonbeek en Huldenberg in de richting Overijse. Deze bochtige en smalle weg – grotendeels zonder voet- of fietspad, en met lintbebouwing over de hele lengte – is nu al zeer druk. Hij wordt wel vaak gebruikt door fietsers en wielertoeristen, maar voetgangers zie je er zelden of nooit, wegens levensgevaarlijk. Voor de realisatie van het L.I.J.N.-project zouden er gedurende twintig jaar gemiddeld 60 twintigtonners per dag af- en aanrijden. Dat betekent dat er op piekmomenten tot 200 vrachtwagens per dag – d.i. 1 om de 3 minuten – over deze weg denderen! En die komen dan boven op de tientallen andere afkomstig van de stortplaatsen en de zavelwinningen die de gemeente Huldenberg 'rijk' is. Reden genoeg dus om in actie te schieten.

Zulk grootschalig project komt toch niet uit de lucht gevallen. Vertel eens iets meer over de achtergrond en de geschiedenis ervan.

Ugo: Zowat vier-vijf jaar geleden was er sprake van een waterbekken in de Dijlevallei waar het natuureservaat de Doode Bemde ligt. De natuurverenigingen hebben daartegen gereageerd, evenals de milieuraad van Huldenberg. Die heeft de plaatselijke bevolking geïnformeerd en zich akkoord verklaard met een spaarbekken op het plateau. Wij vonden die plaats beter, omdat het om ontginningsgebied met nabestemming landbouw, en gedeeltelijk woninguitbreidingsgebied ging. Dat betekende uitgraven en vervolgens volstorten, dus tweemaal transport. Aanvankelijk was er wel sprake van één spaarbekken met een kleinere omvang.

Daarvoor kwam er een wijziging van het gewestplan naar zone voor openbaar nut. De definitieve plannen bleken echter serieus uitgebreid.

Katrien: Het dubbelzinnige van het huidige project is de koppeling aan zandwinning. In opdracht van de toenmalige minister Kelchtermans ging de VMW een contract aan met n.v. De Kock, die in het gebied al heel wat gronden verworven had, voor het uitgraven van 2 miljoen m³ zand. Wij kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat commerciële belangen de omvang van het project deden toenemen.

Ugo: VMW en gemeente hebben de bevolking niet goed geïnformeerd over de nieuwe plannen. Uiteindelijk hield de VMW een nogal hectisch verlopen informatievergadering in juli, in volle vakantieperiode, waarna de bal aan het rollen gegaan is.

Wat is eigenlijk de motivatie voor dit project, in het kader van het Vlaamse waterbeleid?

Ugo: De drinkwatervoorziening in Vlaams-Brabant verloopt nog grotendeels via grondwaterwinning. Tegen 2005 lopen de vergunningen voor heel wat waterwinningen af, en zullen niet verlengd worden. Dat is nodig om het grondwaterpeil te herstellen en verdroging tegen te gaan. En als groenen zijn wij ook niet tegen het principe dat we in de toekomst ons drinkwater uit oppervlaktewater zullen halen. Verder is er de verslechterde kwaliteit van het grondwater. Bovendien gaan er stemmen op die vinden dat Vlaanderen autonoom moet worden op het vlak van watervoorziening en zijn aanvoer vanuit Wallonië moet afbouwen. Als antwoord op die ontwikkelingen, heeft de VMW die spaarbekkens gepland, maar dan vanuit de ingenieurslogica dat een heel groot bekken een stabielere watervoorziening geeft dan een minder groot.

Katrien: Het is echter duidelijk dat de VMW vanuit het beleid weinig richtlijnen gekregen heeft om de overschakeling op oppervlaktewater te kaderen in een duurzaam waterbeleid. En dat versterkt de indruk van het commerciële karakter van het huidige project alleen maar.

Is drinkwatervoorziening voor de toekomst, in het kader van Duurzame Ontwikkeling, dan geen zinvol project? Of zien jullie alternatieven?

Ugo: Het huidige project geeft door zijn omvang eerder de boodschap: "Gebruik maar op!", en stuurt dus niet aan op een mentaliteitsverandering in de richting van duurzaam watergebruik. Voor een zinvol project moet er eerst en vooral een correct zicht zijn op de hoeveelheid drinkwater die echt nodig is. Het waterverbruik is op dit ogenblik gestagneerd en zelfs lichtjes aan het dalen. En een duurzaam waterbeleid zal de waterbalans nog heel wat meer doen verschuiven: toenemend gebruik van hemelwater, of van recuperatiewater, levering van zogenaamd 'grijs' water, van mindere kwaliteit dan drinkwater, maar goed genoeg voor een aantal industriële toepassingen, enz. Het gaat hier om een ontwikkeling die nog maar pas op gang komt en nog lang niet op kruissnelheid is. Overigens is AMINAL volop met die studies bezig. En de huidige minister van leefmilieu Dua wil haar beleid daarop steunen.

Dua is er bovendien niet van overtuigd dat Vlaanderen geen water uit Wallonië mag betrekken. Zij is eerder voor het toepassen van het principe dat de waterkringloop binnen eenzelfde bekken zoveel als mogelijk gesloten moet worden.

Katrien: Onze vraag is dus eigenlijk dubbel: de waterwinning herbekijken in het licht van de reële behoeften, en de omvang van de bekkens loskoppelen van de zandwinning. Een kleiner project zal ook minder verkeersoverlast meebrengen. Al mogen we ons daar niet te veel illusies over maken, want de firma De Kock zal het niet zo snel opgeven om in de buurt aan zandwinning te blijven doen. Voor de locatie zelf vragen wij geen alternatief, omdat alle gegevens in deze richting wijzen. De Dijle levert hier, met een voldoende debiet, zowel zomer als winter redelijk zuiver water. Verdere studies van de watertoevoer kunnen nog uitmaken of een kleiner doorstroombekken in de plaats kan komen van een groter spaarbekken. Bovendien is door de vele grondwaterwinningen in de buurt de infrastructuur voor het watertransport reeds aanwezig.

Ugo: Ook vanuit de lokale problematiek willen we aan deze locatie houden, want als het project er niet komt, dan wordt het waarschijnlijk toch zandwinning en dus stortterrein.

Ik hoor niets zeggen over de schending van het landschap.

Ugo: Ik woon hier, en ik vind dat heel erg, want het is een prachtig heuvelend landschap. Water is ook mooi zegt men, maar een grote plas op een onnatuurlijke hoogte? Maar met dat soort NIMBY-overwegingen springen we niet ver.

Katrien: De VMW heeft wel 24 locaties uitgeprobeerd, maar om de aangegeven redenen altijd in of langs de Dijlevallei. De naam van het project L.I.J.N.: Laan-Ijse-Nethen, drie bijrivieren van de Dijle, verwijst overigens naar een vroeger onderzochte locatie in de buurt. 't Is dus hier of een beetje verder.

Ugo: Die landschapswijziging moeten we erbij pakken. 't Is de prijs die we moeten betalen voor het sparen van het grondwater, maar vooral ook voor het behoud van het toch wel unieke natuurgebied in de Dijlevallei.

De uitbreiding daarvan levert onze gemeente trouwens nog andere discussies op. Een aantal boeren hebben in dat nat gebied nog enkele stukken grond liggen die eigenlijk niet veel waard zijn, maar waar wel een heel 'spel' van gemaakt wordt. Het gekke is echter dat ik nog geen enkele boer heb horen klagen over de echt goede landbouwgrond die op het plateau verloren gegaan is. Die hebben ze zonder problemen aan De Kock verkocht.

Hoe is jullie actiecomité tot stand gekomen? Dat jullie als Agalev-mandatarissen sterk aan de kar hebben geduwd, lijkt daarbij geen evidentie te zijn.

Ugo: Het eerste initiatief is uitgegaan van enkele particulieren die rondom het project wonen, en die naar mij gekomen zijn met de vraag om iets te ondernemen tegen die berm, die als het ware in hun tuin zou komen liggen. Als voormalig lid van de milieuraad, en nu gemeenteraadslid voor Agalev werd ik duidelijk aangesproken als groene. Ik heb hun onmiddellijk duidelijk gemaakt dat het niet mogelijk was om, als Agalev, acties te gaan doen, en zeker niet wanneer het enkel om hun privé-tuin ging. Met één gemeenteraadslid kunnen wij ook niet echt iets verzetten in een klimaat waarbij de traditionele partijen het L.IJ.N.-project aan de bevolking voorstellen als een voldongen feit. Ook de milieuraad wou hier geen initiatief nemen, omdat zij eerder geijverd hadden voor de vrijwaring van het natuurgebied in de vallei, en dus niet wilden dat die piste terug zou geopend worden. De enige weg was het oprichten van een actiecomité, waarbij de betrokken particulieren het initiatief namen om verenigingen aan te spreken, wat we dan wel konden ondersteunen. We hebben dan geprobeerd de oudercomités van de scholen van Neerijse en Loonbeek – als eerste betrokkenen in de problematiek van de verkeersveiligheid – aan te spreken. Het was ons immers duidelijk dat dat het voornaamste aangrijpingspunt was om mensen te kunnen mobiliseren. Het oudercomité van Neerijse wilde wel iets doen, maar op de vergadering kwam er een radicaal njet van de voorzitter van de VLD: "Geen politiek!". Hij wist dat de vraag eerst aan Agalev werd gesteld, en wou sowieso niet met ons samenwerken. De piste met de plaatselijke verenigingen werd zo afgeblokt.

Hoe is het actiecomité dan toch nog tot stand gekomen?

Ugo: Eigenlijk is dat gek verlopen. Er was een 'vuilraapactie' in de gemeente. En ik zat samen in een groepje met Hilde, onze Agalevsecretaris, en Bart De Lepeleire van de Fietsersbond. En uit de gesprekken groeide het idee om samen een protesttocht te houden. VELT-Overijse en Agalev-Bertem sloten zich daarbij aan, waardoor de verschillende gemeenten die langs het traject liggen betrokken waren. Begin oktober hadden we dan een eerste vergadering waarop het idee van een overkoepelend actiecomité meteen ook de naam 'WACHT' e BEKKE' kreeg. We wilden dat niet onder een politieke vlag laten varen. Dat werkt niet! Ook vroeger hadden we al ervaren dat je de mensen niet op straat krijgt voor een Agalev-actie, en we wilden voor onze optocht toch wel een groot deel van de plaatselijke bevolking kunnen aanspreken. We hebben dan alle sociaal-culturele verenigingen van groot-Huldenberg aangeschreven, de politieke partijen aanvankelijk niet.

Katrien: In Bertem hebben wij de politieke partijen wel aangesproken, maar die waren niet geïnteresseerd. Het ging immers maar om die beperkte woonkern van Korbeek-Dijle aan de N253.

Ugo: De verenigingen zijn dan bij mondjesmaat beginnen komen. En de eerste vergadering waren we toch met een 25-tal mensen, waaronder ook particulieren. Uiteindelijk kwamen we tot 20 à 25 verenigingen – we hebben ze niet geteld – die de actie onderschreven.

Katrien: Vanuit Korbeek-Dijle waren het vooral particulieren, omdat daar praktisch geen verenigingen bestaan (tenzij in Bertem-centrum, maar de problematiek raakt hen niet). En de problematiek van de verkeersveiligheid leeft daar nu al sterk, omdat de vrachtwagens van zandwinning De Kock nu al de situatie onveilig maken. De mensen daar begrepen onmiddellijk wat hen boven het hoofd hing, en de respons in Korbeek-Dijle was dan ook zeer groot. We hebben ons als Agalev dan ook kunnen profileren in de gemeenteraad van Bertem. We hebben een motie laten stemmen dat de gemeente de Bestendige Deputatie zou aanschrijven om de vergunning niet te verlenen. Maar wel vanuit de problematiek van de verkeersveiligheid, omdat we wisten dat enkel op deze simplistische manier Bertem te bewegen was.

Ugo: En ook de bevolking in grote getallen. Het is natuurlijk wel wat populistisch, maar stel dat we er echt een groen item van maken, dan komt er twintig man op straat. Je hebt dan wel je best gedaan, maar zonder resultaat. We wilden veel volk op straat met als doel: de plannen voor het project terug op tafel te krijgen.

Katrien: Om dat te bereiken was het vanaf het begin voor ons duidelijk dat we ons wat slogans betreft op het

aspect verkeersveiligheid moesten richten.

Jullie hebben dus een overkoepelend actiecomité opgericht. Maar de mensen weten toch dat jullie van Agalev zijn. Hoe kwam dat over?

Katrien: Lopen over een slappe koord!

Ugo: Op eieren lopen! Dat was hoegenaamd niet plezant. We moesten op alle vergaderingen oppassen om geen politieke uitspraken te doen, omdat de mensen daar echt met een vergrootglas op zaten te kijken. Zij wilden niet meestappen in een Agalev-actie.

Katrien: Dat maakte het ook moeilijk om inhoudelijk te gaan discussiëren. Als we dat gingen doen, dan spatte de boel uit elkaar.

Maar je moest toch een actieplatform hebben?

Ugo: Ja, maar dat was heel moeizaam. Daarom hebben we dat als comité beperkt gehouden tot twee punten: de verkeersonveiligheid en de omvang van dit project. Zoals we daarstraks reeds zegden, kunnen wij als groenen ook niet tegen gelijk welk project zijn. Daarom hebben we er ook over gewaakt dat het actiecomité niet met NIMBY-thema's naar buiten kwam. Hoewel daar vanuit omwonenden van het project – waaronder de eerste initiatiefnemers – soms wel op aangestuurd werd. We hebben hen wel willen steunen in hun acties, maar niet via formuleringen die louter oog hadden voor privé-belangen. We hebben in de ruime vergadering ook nooit werkgroepjes gemaakt om met teksten naar voren te komen. De teksten die naar buiten gingen hebben we dus wel goed onder controle gehouden.

Katrien: En uiteindelijk was het wel zo dat de mensen ook wel zagen dat het Agalev was dat de zaak trok. Zonder ons initiatief zou er niets vooruit gegaan zijn. Als het er op aankwam verantwoordelijkheden te nemen, dan zag je geen initiatief vanuit een andere hoek.

Toen het actiecomité wat vaart begon te krijgen, hoe hebben de andere partijen dan gereageerd?

Ugo: SP.A is eerst gekomen en vervolgens CD&V. Zij stonden wel open voor het initiatief en zijn ook mee komen stappen. Werk hebben zij wel niet verzet. Hun grootste belang bestond erin, mee vermeld te worden bij de oproepende verenigingen.

Katrien: VLD is later alleen maar gekomen om te controleren, om te zien of er niet aan politiek werd gedaan. De eerste vergadering is hun voorzitter wel in persoonlijke naam gekomen. Maar hij begon zelf wel over alle initiatieven die hij met VLD al had genomen. Een heel vervelende situatie!

Wat hebben jullie als plaatselijke politici geleerd over de verhouding tussen actievoeren en politiek actief zijn?

Katrien: Wij hadden met 'Leefbaar Leefdaal' al een gelijkaardige situatie gehad: vanuit uw partijorganisatie weten dat je dingen moet ondernemen en dat je een agenda moet opstellen en initiatieven nemen, omdat er anders niets vooruit gaat, omdat de mensen die zoiets oprichten dikwijls nogal zweverig zijn, terwijl je anderzijds op de achtergrond moet blijven. Het is een kwestie van voortdurend zoeken naar dat evenwicht, met het risico dat andere partijen ermee gaan lopen. Om over te komen moet je de zaken ook simplistisch en ongenueanceerd zeggen, anders krijg je de mensen niet mee. Daarmee weet je ook dat je bij Agalev-publiek misschien de wenkbrauwen doet fronsen.

Ugo: Dat klopt. Maar als wij om de mensen buiten te brengen onze thema's goed profileren en daarin politiek eerlijk blijven, dan moeten wij ons daar niet voor schamen. De aandacht voor de omvang van het L.IJ.N.-project was voor ons een belangrijk groen thema dat we heel bewust in het actieplatform hebben gehouden. Zonder ons zou het er wellicht uit verdwenen zijn.

Via de focus op verkeersveiligheid heb je veel mensen meegekregen. Heb je langs die weg ook een stuk bewustwording rond de andere thema's op gang kunnen brengen?

Ugo: Zover zijn we helemaal nog niet gekomen, en daar hebben we ook nog niet op aangestuurd. Te veel

complexe uitleg in één keer werkt niet. Het was al een hele klus om op één pagina, die zo ruim mogelijk gebust werd, het L.I.J.N.-project op een eenvoudige manier uit te leggen. Dat iedereen het kon verstaan was onze eerste bekommernis.

Katrien: We zijn er dus wel niet in geslaagd om de achterliggende ideeën van waaruit wij de actie belangrijk vinden over te brengen. En wanneer we dat wel zouden doen, zouden wij naar mijn aanvoelen ook niet meer zoveel mensen meekrijgen. Binnen het actiecomité zit iedereen teveel op elkaar te kijken. Het uitdiepen van de problematiek, en de verdere stappen zullen we binnen Agalev moeten doen.

Ugo: Dat denk ik ook. Ofwel krijgen we een andere kern van mensen in het actiecomité. In elk geval hebben we nu al veel bereikt – en dat hadden we niet alleen kunnen doen! – want op 6 december heeft de Bestendige Deputatie de milieuvergunning voor het project geweigerd. En dat is een klein mirakel, want drie maanden geleden was die zaak rond.

Is er een duidelijke relatie tussen de actie en de afkeuring?

Ugo: Doordat de actie zo geslaagd was, werd de politieke druk op de VLD, en zo op de Deputatie, duidelijk voelbaar. Vooral ook doordat we de pers begonnen te halen. Omdat Agalev leek te gaan scoren draaide de VLD bij.

Katrien: Zowel in Huldenberg als Bertem hebben we een VLD-burgemeester. Bij de stemming over de motie in Bertem heette het nog dat “dat toch allemaal niets uithaalt”, terwijl hij twee weken later in de pers de pluimen op eigen hoed probeert te zetten.

Hoe heb je dat zelf naar de media gespeeld?

Ugo: We hebben steeds gecommuniceerd vanuit WACHT e BEKKE, maar de pers schreef dat regelmatig naar de groenen toe. In de perscommentaren werd Agalev voortdurend vermeld, hoewel we bij de actie niet als dusdanig optraden – politieke vlaggen en symbolen waren immers verboden. Omgekeerd blijkt daaruit ook hoe anderen een groen thema niet zomaar kunnen inpikken.

Katrien: Het probleem is nu wel dat heel wat mensen gaan denken dat Agalev die vrachtwagens gaat stoppen, omdat ze enkel tegen de zichtbare kant van de problematiek aankijken. En dat is een illusie, want de lopende zandwinnings, en het bijhorende verkeer, kunnen zomaar niet stopgezet worden. We gaan dat ooit nog wel eens terug op ons bord krijgen denk ik.

Toch te veel NIMBY?

Katrien: Ik denk inderdaad dat we daar als WACHT e BEKKE te veel in zijn blijven steken door het bewust eenvoudig te houden. Uiteindelijk constateer je dat de mensen zeggen niet aan politiek te willen doen, en dat je je daar voor een stuk laat door meeslepen.

Is iets bekijken vanuit het oogpunt van Duurzame Ontwikkeling aan politiek doen? Het gaat toch om een algemeen uitgangspunt van het Vlaamse beleid, en in die zin is het zeker niet partijpolitiek gekleurd?

Katrien: Bij WACHT e BEKKE is dat alleen maar tussen de regels ter sprake gekomen. En ik vind dat wel degelijk aan politiek doen. Je hebt natuurlijk gelijk dat het om een thema van algemeen belang gaat, maar wie zijn de enigen die daar radicaal in durven doordenken? Of zouden moeten durven doordenken? Dat zijn toch alleen de groenen lijkt mij. En juist daardoor kunnen we op dit moment met WACHT e BEKKE niet meer verder. De herdefiniëring van het project kunnen we enkel via Agalev aanpakken.

Ugo: En we moeten dat ook doen, in samenspraak met onze minister. Dat is onze verantwoordelijkheid als politici. Als WACHT e BEKKE dat wil steunen wordt dat met plezier aanvaard, maar voor mij is dat geen noodzaak. 't Is niet omdat wij lid zijn van het actiecomité en ons daarbinnen niet als politici profileren, dat wij niet meer als politici naar buiten mogen komen, dat ze ons daarmee de mond kunnen snoeren.

Katrien: De vraag is wel of wij politiek iets hadden kunnen doen indien wij dat NIMBY-stadium niet gebruikt hadden. We hadden nooit hard genoeg aan de alarmbel kunnen trekken om het probleem terug op beleidsniveau te brengen.

Oikos, Politiek, milieu, cultuur, 20, 1/2002, Bewegers

Ugo: Het project zou doorgedaan zijn. En het enige wat dan nog overbleef was in beroep gaan bij minister Dua, of in laatste instantie bij de Raad van State. Maar dat kan niet vanuit het algemeen belang, maar enkel vanuit particulieren die hun belangen geschonden zien. Dan zouden we helemaal in de NIMBY blijven steken, en gewoon doodgelopen zijn! Ik zou het echter niet zo cru stellen als sommigen, die beweren dat we de mensen voor onze kar spannen.

Katrien: Nee, dat is niet zo. We hebben integendeel de mensen gesteund in hun bekommernissen. In die zin was het positief dat uit individuele bekommernissen iets collectiefs ontstaan is. En dat zou er niet geweest zou zijn, zonder dat oorspronkelijke uitgangspunt van eigenbelang van mensen. Het komt er juist op aan te zien hoe je die twee kunt combineren.

Ugo: En in onze communicatie, zowel naar de mensen als naar de pers, zijn we daar steeds duidelijk in gebleven.

Katrien: Ik vind eigenlijk ook niets verkeerd aan het NIMBY-fenomeen op zich, omdat het vaak helpt om dingen in vraag te stellen. Mensen zeggen wel: "Ik wil die berm niet in mijn tuin", terwijl ze toch aanvoelen dat er dingen zijn die niet zomaar gepermitteerd zijn. En dat moet dus niet a priori als negatief ingeschat worden. Het is zelfs goed dat zulke reacties nog bestaan.

Jef Peeters